



Trøndelag fylkeskommune
Fylkets hus, Postboks 2560
7735 STEINKJER

Vår saksbehandler
Inger Anne Ryen

Vår ref.
2024/17901
oppgis ved alle henvendelser

Deres ref.

Dato
07.10.2024

Tilbakemeldingsbrev etter oppstartsmøte – detaljregulering av Byåstunnelen fra Nydalsbrua til Byåsen

Anbefaling om oppstart av reguleringsplanarbeid

Bakgrunn

Vi viser til materiale mottatt 07.06.2024, og til møte med kommunen 11.09.2024.

Planarbeidet gjelder Byåstunnelen fra Nydalsbrua til Byåsen.



Planomriss. Areal markert med svart siplet linje er mulighetsrom for tunnel. Grønnfarget område er der det kan bli tiltak på bakkenivå (pålugg).

Postadresse:
Trondheim kommune
Byplankontoret
Postboks 2300 Torgarden
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Holtermanns veg 7

Telefon:
72 54 25 00

Organisasjonsnummer:
NO 942 110 464

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no
www.trondheim.kommune.no

Planens navn er detaljregulering av Byåstunnelen fra Nydalsbrua til Byåsen.

Planident skal være r20240026.

Fylkeskommunen har foreløpig ikke inngått avtale med plankonsulent.

Forslagsstiller er Trøndelag fylkeskommune, Fylkets hus Postboks 2560, 7735 Steinkjer.
postmottak@trondelagfylke.no.

I oppstartsmøtet deltok Terje Simonsen og Anne Katmo (saksbehandler), tlf 95152110,
annkat@trondelagfylke.no.

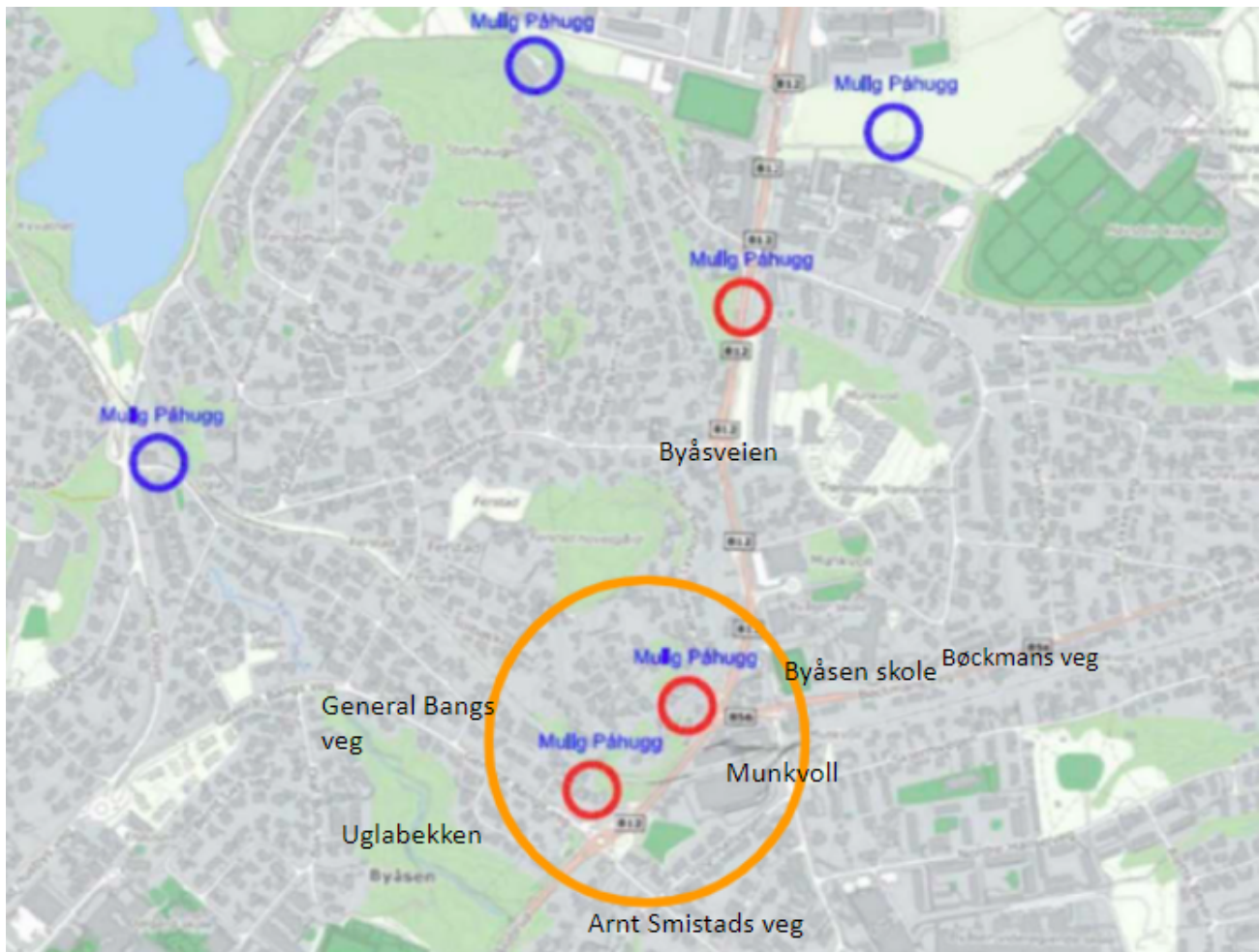
Kontaktpersoner på byplankontoret er Inger Anne Ryen tlf 46932820,
inger.anne.ryen@trondheim.kommune.no (saksbehandler) og Kjersti Sandven, tlf 97697260,
kjersti.sandven@trondheim.kommune.no (partner).

Hensikten med planarbeidet

I henhold til planinitiativet er hensikten med planarbeidet å planlegge tunnel mellom etablert tunnelportal ved Nydalsbrua på Sluppen, til Byåsen. Tunnelen blir en ny øst-vestforbindelse, og vil korte ned reiseavstandene mellom Byåsen, Sluppen og omkjøringsvegen. I årene fra 2010-2020 er det vurdert ulike traséer og påhuggsteder, gjort risikovurderinger, gjennomført kostnadsoverslag, vurdert konsekvenser og standard på traséen.

Gjennom planarbeidet skal det avklares trasé for toløps tunnel og påhuggsområdet på Byåsen. I området ved påhuggsområdet må det planlegges et kryssområde som tilpasses eksisterende vegnett. Det er tidligere vurdert mange mulige steder for påhugg i forprosjekt fra 2015. Av disse er påhugg ved Bøckmans veg og General Bangs veg vurdert som mest aktuelle, se oransje sirkel i figuren nedenfor.

Byplankontoret mener at hovedhensikten med planen også må være å avdekke om og hvordan tunnelen vil bygge opp under målet med byvekstavtalen, nullvekstmålet og Mobilitetsstrategien til Trondheim kommune.

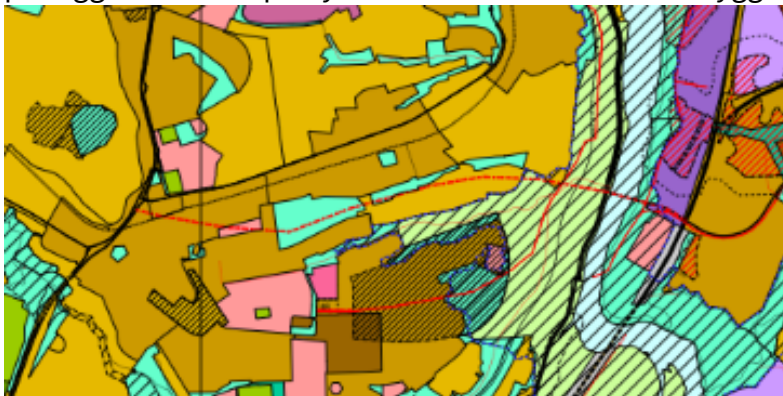


Figur som viser tidligere vurderte påhuggsteder. De to påhuggsstedene som fortsatt vurderes som aktuelle er vist innenfor orange sirkel.

Forholdet til overordnet plan

Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan.

- Kommuneplanens arealdel 2022 – 2034, vedtatt 26.09.2024, men enda ikke rettskraftig: Traséen er avsatt til framtidig "fjernveg tunnel" (rød stiplet linje i kartet under) og påhuggsområdene på Byåsen er i områder avsatt til byggesone 2 og 3.



Viktige utfordringer i planområdet

Flere av kommentarene fra kommunen må sees på som en innledende tilbakemelding da planarbeidet er i en svært tidlig fase, og det foreligger flere alternativer både for påhuggsområde og vegføringer. Se mer om dette under "Samarbeid".

Byvekstavtale og mobilitetsstrategi

Utredninger og analyser vil vise om/i hvilken grad tunnelen vil bidra til å oppfylle byvekstavtalen, de lokale målene for Miljøpakkesamarbeidet og Mobilitetsstrategien for Trondheim. *"Det overordnede målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet)."*

Fra Miljøpakkens nettside: *"Tunnelen vil gi nye muligheter for kollektivtilbudet Byåsen-Sluppen. Tanken er også å frigi plass til sykling i Byåsveien og andre trafikkerte gater, samtidig som blant annet Ila og Midtbyen kan få mindre biltrafikk. Køproblemene på Nordre avlastningsveg vil bli redusert. Analyser tyder på at alle trafikantgrupper får kortere reiseavstander. Et dilemma er at bilbruken kan øke med en effektiv forbindelse, men dette kan muligens bli mer enn oppveid av kortere kjøreruter."*

Byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2023 - 2029 sier at det forutsettes at tiltaket planlegges som en prosjektpakke, med muliggjorte sykkeltiltak, kollektivtiltak og gåtiltak for å høste en samlet gevinst for god måloppnåelse.

I forbindelse med Kommunedelplan Sluppen - Stavne (vedtatt 2011), ble Statens vegvesen og Trondheim kommune enige om en del hovedmål og planforutsetninger. Disse ble videreført som miljømål i planarbeidet med Sivert Dahlsens veg/Nydalsbrua. Et av hovedmålene her var at veganlegget skulle avlaste Midtbyen, Elgeseter og tilstøtende boligområder for gjennomgangstrafikk. Dette hovedmålet må videreføres i denne reguleringsplanen, og det bør tydeliggjøres at hensikten med tunnelen er å skape en raskere tilkobling til E6 systemet.

Byåstunnelen vil føre til økt trafikkstrøm østover. Som planinitiativet sier må betydningen av tunnelen øst for byen vurderes, og trafikkløsningene på Sluppen må sees i sammenheng. Tempeområdet er omfattet av områdesatsingen til Trondheim kommune, og Tempe/Sorgenfri er et område med levekårsutfordringer. Her bør biltrafikken ikke økes.

Hvor hovedstrømmen av trafikk skal gå videre fra Nydalsportalen; lettere kobling mot E6 eller om det også tenkes trafikk mot sentrum, må konkretiseres og beskrives mer. Denne planen vil gi konsekvenser for trafikkstrømmen, og det må derfor utredes om/hvordan etablering av tunnelen vil ha påvirkning for om Tempevegen bør opprettholdes eller stenges.

Det det må lages gode løsninger for framkommelighet av kollektivtransport, og beskrives hvordan de nye forbindelsene skal kobles på kollektivknutepunktet som skal etableres på

østsiden av elva i henhold til kommunedelplanen for Sluppen. Jf “Veileder for knutepunktutvikling” er det fylkeskommunen som bør ha ansvaret for å ta initiativ til samordning av knutepunktene, og det formelle ansvaret for planlegging, utbygging og drift skal følge infrastruktureierskapet. Det må påregnes rekkefølgekrav knyttet til kollektivknutepunktet på Sluppen for å sikre framkommelighet for kollektivtransporten.

Grunnforhold

Hele området ligger innenfor aktsomhetssone for kvikkleireskred, og nært og delvis innenfor kvikkleiresonene Selsbakk, Dalgård, Nordre Hallset og Hoem.

Svakhetssoner, stigningsforhold og hvor det er fjell påvirker valg av tunneltrasé, og blir en viktig del av planarbeidet. Foreslått planområde for tunnelen er derfor et mulighetsrom hvor grunnforhold, svakhetssoner, fjellformasjoner og lignende må sjekkes nærmere før endelig trasé fastsettes.

Utfordringer for nærmiljøet

Tiltaket er et stort prosjekt, og det er en trang situasjon når tunnelpåslag skal anlegges i et etablert område. Nye og endra trafikkmønster, støy og støvbelastning, og tilpasning til eksisterende infrastruktur som for eksempel vann- og avløp, er også store utfordringer for nærmiljøet.

Massebalanse og miljøbelastning

Prosjektet vil generere mye sprengstein og masser. Massebalanse og mellomagring er derfor et viktig punkt å belyse; dette også sett i et klimaperspektiv. I tillegg til *klimagassregnskap* må det også utarbeides et *miljøregnskap*. Miljøregnskapet vil gi en helhetlig oversikt over hvordan en virksomhet påvirker miljøet, og å identifisere områder for forbedring. Dette må avveies mot nytteverdien av prosjektet.

Råd for oppstart av arbeid med reguleringsplan

Byplankontoret anbefaler at det settes i gang arbeid med reguleringsplan for planområdet.

Avgrensning av planområdet

Alle sannsynlige påhuggsområder må være med i planområdet. Parameterne som ble brukt i forprosjektet for vurderingen av alternativ må beskrives, og det må forklares hvorfor de andre alternativene ikke lenger er aktuelle.

Samferdsel:

Trafikkberegninger

Trafikkberegningene i Regional transport modell (RTM) må ha med ny(e) kollektivruter, da det vil påvirke biltrafikkmengden, og er relevant for å vurdere om tiltaket drar i riktig eller feil retning med hensyn til nullvekstmålet. Konkurransforholdet mellom reisetid med buss og bil må belyses.

For vurdering av konsekvenser for nullvekstmålet må det gjøres følgende utdrag fra trafikkanalysene i RTM både med og uten Byåstunnel (samme årstall):

- a. Antall bilreiser totalt i kommunen.
- b. Antall kjøretøykilometer totalt i kommunen.

En ny RTM-analyse i forbindelse med Områdeplanen for Tempe viser at Byåstunnelen ser ut til å bidra til flere kjørende. Som nevnt i oppstartsmøtet kan det være at denne analysen også kan brukes i planarbeidet for tunnelen. Dette må vi komme tilbake til når analysen blir ferdigstilt.

Konsekvenser for sentrumsområdene/kunnskapsaksen må også komme tydelig fram, jf referat fra formøtet i januar 2024.

Trygg ferdsel myke trafikanter

General Bangs veg er et område med skoleveg, hovedsykkelrute og mange myke trafikanter. Likeså er grøntområdet i Vognhallvegen et målpunkt for barn og unge. Ved planlegging av påhugg her må det utredes hvordan ferdsel for myke trafikanter skal løses både i anleggstiden, og i permanent fase.

Rekkefølgekrav eller vilkår

Utredninger som skal gjøres vil være med på å gi grunnlag for vurderinger av hva som bør settes som vilkår, og hva som bør settes som rekkefølgekrav i bestemmelsene. Utredningene vil kunne avdekke forutsetningene for hvordan man skal nå nullvekstmålet ved etablering av Byåstunnelen, samt om hensikten med planen for Sivert Dalens veg/Nydalsbrua kan oppfylles. Tre viktige prosjekter i denne sammenheng er:

Kollektivknutepunkt Sluppen

Med tanke på nullvekstmålet er gevinsten av Byåstunnelen først og fremst at den muliggjør en bedre kollektivforbindelse øst-vest. For at denne skal ha en funksjon trengs det en god omstigningsmulighet til metrobusslinjene i Holtermanns veg. Byåstunnelen vil utløse behov for kollektivknutepunkt på Sluppen.

Gang- og sykkelvegprosjekter

Gang- og sykkelvegprosjektene i Bøckmans veg og Byåsveien skal være klare til å tas i bruk når Byåstunnelen står ferdig, jf. vedtak i Bystyret september 2023 (under).

Massehåndtering

Iht. "Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027", punkt 44, må det planlegges for hvordan man skal løse utfordringene når det gjelder håndteringen av overskuddsmasser.

Det må gjøres en vurdering av gjenbruksverdien av tunnelmassene som gir den beste bærekraftige løsningen. Dette vil blant annet være avhengig av hvilken driftsmåte som blir brukt; boring eller sprenging. Deponering må i størst mulig grad unngås, men tanker om hvor og i hvilken retning (Nydalsportalen/Byåsportalen) masser skal fraktes ut og mellomlagres må vurderes og beskrives.

Det skal utarbeides en massehåndteringsplan for hvordan massehåndtering og transport skal skje i fasene etter regulering, denne skal følge reguleringsplanen til høring.

Forholdet til skole og barnehage:

Det må tidlig i prosessen avklares om ulike alternativer medfører at skoledriften ved Byåsen skole (eller andre berørte barnehager/institusjoner) må flyttes i anleggsperioden.

Byåsen skole blir sterkt berørt av prosjektet. Skoleveg og kryssing av Byåsveien og Bøckmans veg er spesielt viktig å ha fokus på. Trafikksikkerhet knyttet til dette er viktig. Til komplett materiale må det følge en illustrasjon som viser hvordan trafikken skal gå.

Flom, vann- og avløp:

Ved valg av tunnelportal på Byåsen må eksisterende flomveier kartlegges og tilpasses. Det forventes en økning i episoder med kraftig nedbør med høyere intensitet og større hyppighet, noe som vil føre til mer problemer med overvann ([Klimaprofil for Trøndelag](#)).

Veier ved tunnelportal i vest må utformes slik at ikke store mengder overvann går inn i tunnellopet, dette gjelder også under anleggsfasen.

Alle tiltak nær og over ledninger og VA-installasjoner skal følge Trondheim kommunes VA-norm kapittel 3.11.

For større vannledninger må det i planen etableres en hensynssone for kommunaltekniske anlegg. Ledningene må innmåles slik at en er sikker på ledningens plassering.

Det gjøres spesielt oppmerksom på at der eksisterende VA-anlegg utsettes for endret belastning (oppfylling av masser, transport med mer), skal dette avklares med anleggseier i hvert enkelt tilfelle.

Vannmiljø/konsekvenser for resipienter

Selve tunneldrivingen, samt lagring av sprengsteinsmasser, kan føre til uheldige virkninger for det ytre miljø ved:

- at det dannes skarpe eller nåleformede partikler fra sprengstein som kan tilføres resipient/bekk/elv/fjord, og skade organismer der.
- at det ved sprenging dannes finpartikulært materiale som kan føre til tilslamming av resipient/bekk/elv.

- at det blir overskudd av nitrogen som gir en betydelig økt tilførsel av nitrogenforbindelser til resipient/bekk/elv/fjord.
- at det kan forekomme plast i massene pga. tennerledninger, koblingsblokker og foringsrør av plast som kan havne i resipient/bekk/elv/fjord.

Plastarmering i tunnelen kan også gi tilførsel av plast til resipienter dersom det benyttes.

Det må settes krav til rensing av tunnelvaskvann før utslipp til resipient. Videre må det settes krav til rensing av overflatevann ved lagring av sprengstein/masser, dersom det er risiko for påvirkning på ytre miljø. Avrenning fra biler er også et aspekt som må vurderes. Avklaringer av utslippsgrenser må skje i dialog med Statsforvalteren i Trøndelag og klima- og miljøenheten i Trondheim kommune.

Geoteknikk:

Kommunen avventer ytterligere kommentarer til dette temaet til det er gjort flere valg i prosessen. Det er imidlertid viktig at konsekvenser for landskap og omgivelser synliggjøres. Dette gjelder eksempelvis der det er behov for stabiliserende tiltak, murer, fyllinger inn i friområder mm. Det må synliggjøres hva disse tiltakene faktisk innebærer av arealbeslag og virkninger for de som bor i nærheten eller er brukere av områdene.

Behov for støyreducerende tiltak

Ved **tunnelåpninger** er det mye støy. Det må være fokus på avbøtende tiltak mot støy ved start og slutt av tunnelen for å sikre at grenseverdier og kvalitetskriterier i T-1442/2021 tilfredsstilles. Støy er et av temaene som skal konsekvensutredes (se under). Det må utarbeides en støyutredning som synliggjør hvilke støyfølsomme eiendommer som blir berørt, hvor høyt lydnivået vil være, og effekten av avbøtende tiltak.

Krav til dokumentasjon før anleggsstart

Konsekvenser for nærmiljøet, spesielt i anleggsfasen, vil være viktig å informere om tidlig. Planbeskrivelsen bør derfor i større grad enn ved de fleste reguleringsplaner også beskrive denne fasen.

Det vil bli stilt krav om at det utarbeides bestemmelser som setter krav til dokumentasjon før anleggsstart. Relevante tema kan være hensyntaking til nærområdene, planer som viser hvordan Uglabekken, Leirelva og Nidelva skal sikres mot avrenning, plan for hvordan trafikken langs eksisterende veger, avkjørsler, gang- og sykkeltrafikken gjennom planområdet skal avvikles i byggeperioden, plan for massehåndteringen. Se som eksempel bestemmelsene for reguleringsplan r20140021.

Krav til komplett planmateriale

Det er enighet i oppstartsmøtet om at komplett reguleringsforslag skal utarbeides i samsvar med [Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker](#).

Hva som er obligatorisk i et komplett planforslag er nærmere beskrevet i veilederen, og i vedlagte liste med krav til komplett materiale.

Med komplett planmateriale skal det alltid følge plankart i digital form. Plankartet må være utformet i tråd med [kart- og planforskriften, kapittel 3](#).

Planprogram og konsekvensutredning

Reglene for planprogram og konsekvensutredning (KU) gjelder for dette planarbeidet. Kravet om KU er hjemlet i Forskrift om konsekvensutredning av 1. juli 2017; forskriften § 6 b), Vedlegg 1: 7. e) Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr.

Det skal være fastsatt planprogram, og det skal utarbeides konsekvensutredning fordi tiltak i planen kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Planprogrammet skal fastsette temaer for konsekvensutredningen.

Aktuelle tema i planprogrammet kan være:

- Trafikk, trafikkavvikling bil og kollektiv, inkludert tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett
- Forurensning (utslipp til luft- herunder klimagassutslipp, støy)
Tunnelmunnninger fører til nedsatt luftkvalitet. Det må derfor utredes hvordan de ulike forslagene vil påvirke den lokale luftkvaliteten for områdene rundt.

En sentral del av planen er å bedre fremkommeligheten for kollektivtransporten, og gi mindre utkjørt distanse for personbiltrafikken. Anlegget vil i seg selv generere et betydelig utslipp av klimagass. Det er derfor relevant å beregne den samlede klimaeffekten av planen, der både endret trafikkmønster og selve utbyggingen beregnes. Utredningen bør skje etter metodikken i Miljødirektoratets veileder M-1941. Klimagassutslipp bør beregnes i tråd med utkast til Klimaveileder til ny KPA, som tar utgangspunkt i NS 3720.

- Vannmiljø og naturmangfold
Vannmiljø kan være et aktuelt utredningstema jf tekst ovenfor om Leirelva og partikkelutfelling, overvann og tunnelvaskevann mm. Det er usikkert hvorvidt Uglabekken blir berørt av tiltaket ut fra det innsendte materialet, og om da også naturmangfold i tillegg til vannmiljø bør utredes. Uglabekken fungerer som gyte- og oppvekstområde for sjøørret. Bekken har samløp til Leirelva, og tiltaket kan ikke gi noe økt belastning på Leirelva, og forverring av vannkvaliteten. Naturmangfoldloven §§ 8-12 må uansett svares ut i planbeskrivelsen.
- Landskap
- Geologi (jf. grønnstein/syredannende bergarter) og geoteknikk
Veileder syredannende bergarter:
<https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/M310/M310.pdf>

Det må også vurderes om temaene *friluftsliv og kulturmiljø* skal inngå i planprogrammet. Dette med hensyn til eventuelle konsekvenser for kulturmiljøet på Munkvoll, og friluftsområder ved Uglabekken og Vognhallvegen.

Planbeskrivelsen

Trondheim kommunes mal for planbeskrivelse skal brukes ved utarbeidelsen av reguleringsplanen. Planbeskrivelsen bør normalt ikke overstige 15-20 sider.

Nullvekstmålet for personbiltransporten må svares ut, i tråd med byvekstavtalen med Trondheimsområdet, datert 06.09.2023. I tillegg til nullvekstmålet, bør planens virkning for reduksjonsmålet vurderes (20 % reduksjon av biltrafikken i Trondheim innen 2030 vedtatt i mobilitetsstrategien).

Det er i denne planen særdeles viktig at det redegjøres for anleggsperioden, inkl. trafikk, støv og støy, behov for riggområde, tidsaspekt m.m. Anleggsperioden vil få stor betydning for boligområder og skoledrift. Det må tidlig avklares om skoledriften må flyttes midlertidig. Påvirkningen kan både innebære forstyrrelser i skoledriften, men vil også ha konsekvenser for sikker skoleveg. Det påpekes at både støy og luftforurensning må utredes. Det vil også ha stor betydning for nærmiljøene hvor massetransporten og "hovedvekten" av anleggsarbeidet skal gå.

Det må gis en begrunnelse for prioritering av ulike hensyn til konsekvenser for klima, samfunn og miljø, herunder folkehelseperspektivet.

Beregning av kjøremønster

Det er viktig at premissene for beregning av endret kjøremønster fremgår tydelig. Særlig gjelder dette der endringen forutsetter endret trafikal regulering eller utbygging. Relevant i den sammenheng er at tunnelen kan gi rom for å tilrettelegge for sykkeltiltak langs Bøckmans veg og Byåsveien.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Reguleringsforslaget skal inneholde en risiko- og sårbarhetsanalyse. Det er enighet om at analysen skal omfatte følgende tema:

Jordskred, steinsprang eller steinskred, ustabil grunn/fare for utglidning av vegbanen, kvikkleireskred, store nedbørsmengder, isnedfall, ustabil vegskjæring, tilkomst nødetater, atkomst sykehus/helseinstitusjoner, skole/barnehage, jernbane, vannforsyning, avløpsinstallasjoner, kraftforsyning og datakommunikasjon, kulturminner/kulturmiljø, trafiksikkerhet, ulykkesrisiko, forurensset grunn, terrengformasjoner som utgjør spesiell fare.

Trafikkavvikling i anleggsperioden, anleggstrafikk og massetransport, støy i anleggsperioden og eventuelt rystelser.

Det er bra at store nedbørsmengder skal inkluderes i ROS-analysen. I tillegg må overvann legges til, slik at hendelsen heter “store nedbørsmengder og overvann”. Denne må vurderes til høyere sannsynlighet enn lav, enten middels eller høy sannsynlighet. Det er viktig at også styrtregn inngår i denne hendelsen. Ved tunnelportalene, påhuggsområdet og i anleggsperioden kan store nedbørsmengder gi økte problemer.

Planlagt utbygging kommer mest sannsynlig i berøring med vannledninger med innvendig diameter ≥ 300 mm. ROS-analyse for disse vannledningene må følge planforslaget. Vurderingene skal omfatte både anleggsfase og driftsfase. I Byåsvegen ligger det store vannledninger som er viktige for vannforsyningen i bydelen. ROS-analysen skal utarbeides i samråd med Trondheim kommune ved Kommunalteknikk og Bydrift Vann.

Brannsikkerhet må inngå som tema

Risiko- og sårbarhetsanalyse skal inneholde kilder og begrunnelse for konklusjoner i analysen.

Illustrasjoner

Planforslaget skal illustreres i tråd med vår [illustrasjonsveileder for plansaker](#).

For alle påhugg må landskapsvirkning av tiltaket illustreres, og vurderes med snitt og illustrasjoner fra ulike standpunkt i landskapsrommet.

Forbindelser for myke trafikanter må utredes og illustreres,

Beskrivelsen av planforslaget og illustrasjoner må være i samsvar med det som sikres i plan og bestemmelser.

Annet

Med planforslaget må det følge plan for brann- og redningstjeneste, jf <https://www.dsb.no/lover/brannvern-brannvesen-nodnett/andre-publikasjoner/retningslinjer-for-saksbehandling-og-ivaretagelse-av-brann--og-elsikkerhet-i-vegtunneler/#drift-av-tunneler>.

Kommunen oppfordrer til energieffektiv bygging. Planbeskrivelsen bør redegjøre for totalt energiforbruk og for miljøoppfølging i anleggsfasen, herunder riving av eksisterende bebyggelse og massetransport.

Vi oppfordrer også til at dere setter krav om sertifisering av tunnelen, for eksempel ved bruk av CEEQUAL som er en internasjonal metode/verktøy for å miljøsertifisere anleggs- og infrastrukturprosjekter https://byggalliansen.no/wp-content/uploads/2022/06/GB_CEEQUAL-veileder_web.pdf.

Videre viser vi til møtet i Bystyret 22.09.2022, sak 169/22, Disponering av midler i Miljøpakken. Vi ber om at vedtaket legges til grunn for det videre planarbeidet:

“7. Bystyret forutsetter for bygging av Byåstunnelen at:

a. Det skal sikres kollektivfelt på Nydalsbrua og i tunnelen og bystyret ber om at forprosjekt for Byåstunnelen omfatter nødvendig tiltak for å sikre kollektivfelt.

b. Gang og sykkelløsning i Byåsveien og Bøckmans veg må planlegges slik at de kan tas i bruk når Byåstunnelen står ferdig.

c. Det skal legges til rette for bedre trafikkløsninger for gående og syklende i Roald Amundsens veg.

d. Overskridelser knyttet til bygging av tunnelen tas av andre vegprosjekter, ev. med økte bompenger.

e. Det gjennomføres tiltak for å bedre forhold og trafikksikkerhet for myke trafikanter i området nært tunnelåpningen på Byåsen.

f. Det stenges for gjennomkjøring i Bøckmans veg.”

Samarbeid

Vi deltar gjerne i møter underveis i arbeidet med planforslaget. Når planen begynner å konkretiseres, ber vi om en ny innsendelse av materialet slik at vi kan forelegge forslaget til andre kommunale enheter. Dette for at vi skal få tatt nye vurderinger og gi dere mer spesifikke, utfyllende råd og krav i en mer konkret fase enn slik planforslaget foreligger nå. Dette vil være i tillegg til rutinen vi har ved gjennomgang til komplett sak.

For å kunne behandle planen raskt når den er komplett ønsker vi et møte for å gå gjennom bestemmelsene og plankartet ca to uker før dere leverer komplett planforslag, så fint om dere kan legge inn det også i framdriftsplanen deres. Utkast til plankart og bestemmelser må da foreligge et par uker før det.

Vi anbefaler at dere sender oss materialet til "varsel om oppstart" for gjennomlesing før det kunngjøres formelt. Byplankontoret skal ellers ha tilsendt kopi av varsel om oppstart av planarbeid med vedlegg, adresseliste og annonse med dato. Send samtidig kopi av tekst i varslingsbrevet, inkludert lenke til nettstedet for publisering av varselet, til vår medvirkningskoordinator ola.person.tangvik@trondheim.kommune.no . Vi kunngjør en kopi av varslingen på våre nettsider.

Berørte offentlige organer og andre interesserte skal varsles når planarbeidet igangsettes, jamfør vedlagte adresseliste.

Grunneiere/festere og naboer skal, når de blir direkte berørt, også varsles om igangsetting av planarbeid. Nabolister må bestilles via Infoland.

Det må lages en medvirkningsplan og mediestrategi, jf planinitiativet og innledende møte av januar 2024. Ved varsel om oppstart bør det samtidig annonseres et informasjonsmøte for grunneiere, naboer og andre interesserte.

Fylkeskommunen informerte i oppstartsmøtet at de vil invitere til en workshop med berørte myndigheter om temaet trafikk, da med fokus på Sluppenområdet. Workshopen vil være en drøfting mellom ulike parter for å avklare grunnlaget om temaet til planprogrammet.

Behandlingsfrist og framdrift

Selv om dette er en offentlig reguleringsplan er det enighet om at planen skal legges fram til byutviklingsutvalget til 1. gangs behandling, og at det er kommunen som skal legge planen ut til offentlig ettersyn og høring, i tråd med prosessen for private planforslag.

Dersom det er stillstand i prosessen med å utarbeide en reguleringsplan i mer enn ett år, vil saken bli avsluttet og planomrisset som ligger i kommunens kartløsning bli fjernet. Det vil bli gitt skriftlig beskjed før saken avsluttes. Eventuell ny henvendelse i saken etter dette vil da bli registrert som ny sak.

Tidligere var det en praksis i reguleringssaker der kommunen kunne fakturere timer etter medgått tid. Kommunen ba i oppstartsmøtet om forslagsstiller kan vurdere dette igjen for denne reguleringsplanen, da dette er et planarbeid som vil kreve mye ressurser for kommunen. Forslagsstiller skulle ta med seg spørsmålet videre.

Med hilsen
Trondheim kommune

Ragna Fagerli
byplansjef

Inger Anne Ryen
saksbehandler

Dette er et digitalt dokument og har derfor ingen signatur

Kopi til:

Statsforvalteren i Trøndelag